

Pipaluk løjgang til storsejl, kortbord, slanger og dieselrensanlæg

Løjgang til storsejlet:

Pipaluk var født med en hanefod til storskødet, problemet med den var, at den hang henover nedgangen til agterkahytten og det betød at ved enhver opslækning af skødet, så bankede violinblokken direkte i ruftaget eller ned i agterkahytten, med skrammer og larm til følge. Desuden gav hanefoden ingen mulighed for at justere skødepunktet hverken til luv eller læ – altså væk med det system og gang i en egentlig skødebro – der også vil blive integreret med en garage til skydekappen på agterkahytten, så barnevognskalechen ikke kommer i klemme hver gang skydekappen skubbes tilbage.





Afprøvning på agterkahytten



Så ind på værkstedet og fyldes med skum og spartel.



Og så ud ombord igen, denne gang for udvidelse med garagen til skydekappen





Så var det ellers tilbage på værkstedet og gang i glasfiber, spartel og sandpapier!





Og så – det store øjeblik





Så er der bare en H..... masse fugemasse der skal skæres af når det er hærdet.

Kortbord

Det gamle kortbord var præget af 40 års slid og vand, og instrumentpanelet havde indeholdt ratpumpen fra den ekstra styreplads der oprindeligt havde været der, samt de gamle motorinstrumenter etc. Altså væk med det 😊





Tilpasning af den nye – lidt større - plade



Da motor og kasketskygge blev monteret kunne kortbord og instrumentpanel også komme på plads.



Panelet indeholder nu: motorinstrumenter, afbryderpanel, fjernbetjening til ankerspillet, rorindikator og log. Der er desuden plads til autopilot og vindmåler når de kommer "i hus".

Kortbordpladen stikker så langt ud over instrumentpanelet, så der kan monteres en plexiglaslåge, der skal forhindre utilsigtede tryk/ødelæggelse af nøgle/knapper hvis man læner sig op af panelet. Netop det så vi hurtigt var en mangel på det gamle panel.

Dieseltank etc.

Med en tank der rummer 250 l diesel, og de problemer vi har set med bakterievækst i Freja's tank opstod ideen om at lave et separat filtreringssystem. Princippet er at en pumpe kan startes når man føler behov, og den pumper så helt nede fra bunden af tanken, så vand og slam og det hele kommer med op. Der er monteret et grovfilter og derefter to separate filtre med vandudskillere. Meningen er så at filtersystemet startes med passende mellemrum og i løbet af et par timer pumper tankens indhold gennem filtersystemet, det skulle gerne forhindre at det filter som motoren forsynes gennem stopper til. Udover at kunne filtrere, så er der monteret en hane, så pumpen også kan bruges til at pumpe diesel op fra tanken og ud gennem en slange, det vil lette en eventuel tømning af tanken ganske enormt. For at fuldende systemet, så flyttes motorens brændstoffilter også op i kistebænken, hvor det er 100 gange mere tilgængeligt end den gamle placering nede på siden af motoren.



Monteret i kistebænken – det nederste filter er motorens forbrugsfilter



Ved samme lejlighed blev lænsepumpen vendt "rigtig" = så tilgangen kom ind mod cockpittet og afgangen ud mod skrogssiden – det gav lidt mere logiske slangeføringer. Skroggennemføringerne blev udskiftet, der blev sat en separat skroggennemføring i til en elektriske lænsepumpe og begge blev forsynet med ventiler!! Samtlige slanger til cockpits og dørkafløb blev fornyet, og selvfølgelig blev skroggennemføringer og søventiler i bunden af skuden også fornyet, ligesom dækspåfyldninger til vand og diesel blev skiftet ud og påfyldningsslangerne fornyet

